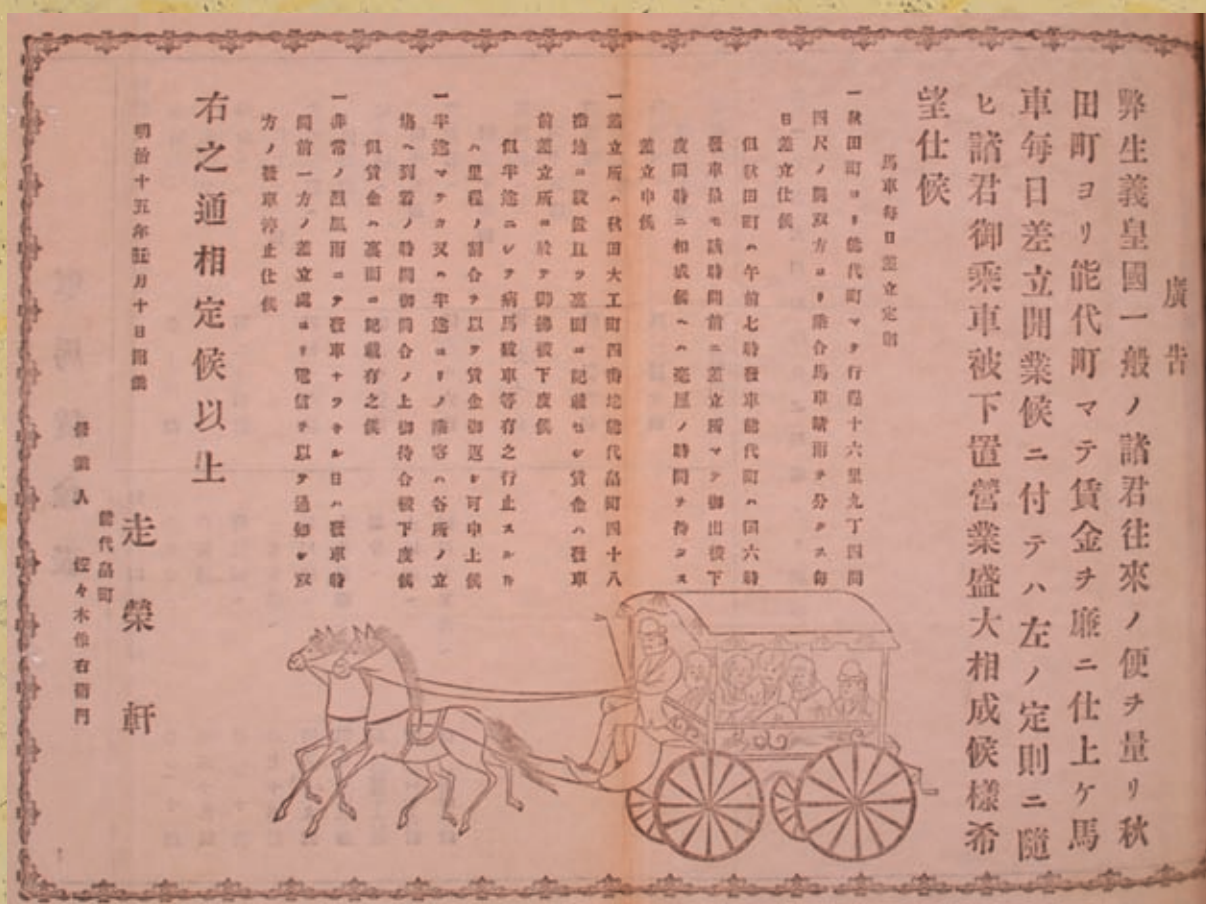


平成21年度企画展

公文書館資料で見る

# 近現代秋田の交通

- ◆とき 【前期】平成21年 8月29日(土)～9月23日(水)  
【後期】平成21年 11月13日(金)～11月30日(月)
- ◆ところ 秋田県公文書館 2階 特別展示室



Akita Prefectural Archives  
秋田県公文書館



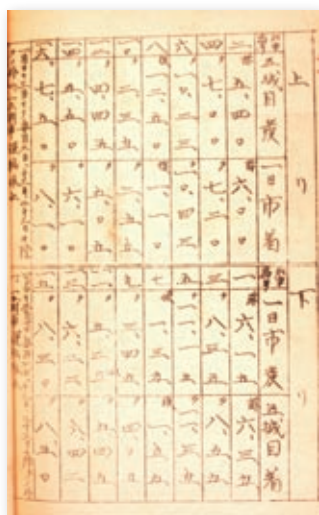
## はじめに

秋田県公文書館は、歴史的に貴重な公文書や古文書などを県民共有の記録財産として後世に残すとともに、一般の閲覧利用に供することを目的に設立されております。

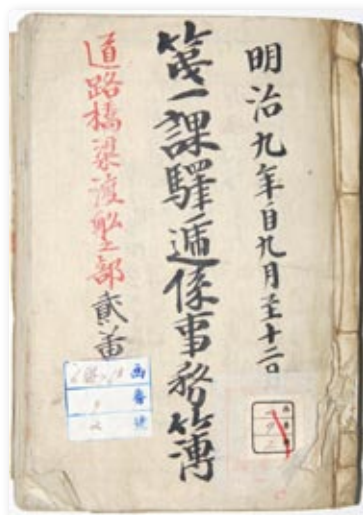
公文書館が所蔵している公文書には、秋田県庁で作成された文書が戦前分1万9千点余、戦後分を含めると7万3千点余あります。このほかにも、行政資料として官報や国会会議録、県公報、行政刊行物、県政映画などがあり、総数では9万6千点余の数量になります。これらの公文書から県政の様々なことが調べられるなど、近現代の秋田を知るためには欠かせない資料であります

今回の企画展では、私たちの生活に身近な「交通」をテーマに取り上げました。明治の昔に立ち回り、近現代秋田の陸上・水上・航空交通の発達史をたどってみてはいかがでしょうか。

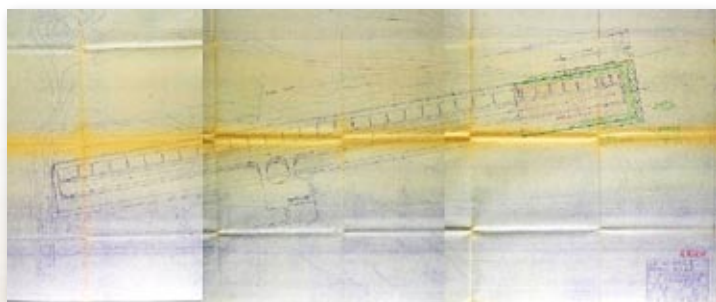
公文書館資料から何が調べられるかもご案内しておりますので、県民共有の記録財産である公文書館資料への関心を高めていただくとともに、今後の資料活用の一助となることを願ってやみません。



大正 15 ～昭和 4 年「軌道関係書類」  
(930103-07932)



明治 9 年「第一課駅通係事務簿」  
道路橋梁渡船之部式番  
(930103-06288)



昭和 42 年「空港事業実施認可申請書」(930103-20849)

### 公文書館資料～近現代公文書～ の検索方法について

#### ◆閲覧室内での検索方法

- 刊行目録 … 『秋田県庁文書群目録』  
では、文書作成元の部課系の仕事内容についても調べられます。現在、第6集（明治40～大正15）まで刊行しています。
- 仮目録 … 公文書、行政刊行物、県政映画等の目録を置いています。
- 検索システム … 閲覧室の検索システムで、すべての所蔵資料をキーワードで横断検索できます。

#### ◆自宅や学校などでの検索方法

- 当館ホームページの活用 … 「収蔵資料の紹介」に「公文書資料ダウンロード」があります。簿冊名と文書名のデータを調べられます。

### ☆映像資料を検索する場合

仮目録や検索システムで、昭和30年代からの「県政映画」の内容を検索できます。平成の秋田新幹線などの映像も閲覧視聴できます。

# 陸上交通

## 人力車登場！

日本では、人の乗る車は、貴族の牛車<sup>ぎっしゃ</sup>以外、あまり利用されていませんでした。江戸時代末期に、東海道を人々を乗せる小車が登場しました。

人力車<sup>じんりきしゃ</sup>の発明者には諸説あり、東京日本橋の和泉要助<sup>いずみようすけ</sup>ら3人とする説が最も有力です。和泉らは、明治3年(1870)に東京府から人力車営業の許可を得ました。運賃が安くスピードも速い人力車は、たちまち駕籠屋<sup>かごや</sup>を駆逐し、またたく間に全国に普及しました。明治8年には全国で11万台を突破しています。

秋田県には明治6年に最初に入り、8年夏には秋田と土崎湊<sup>つちぞみなと</sup>で300台を超えました。長距離路線の人力車は鉄道奥羽線<sup>おうおうせん</sup>や羽越線<sup>うえつせん</sup>ほかの登場で打撃を受けましたが、短距離の人力車はドア・ツー・ドアの強みを活かし生き残りました。大正・昭和期にタクシーの普及で壊滅しましたが、夜間の割増乗車賃など営業規則はタクシーに受け継がれました。



秋田の人力車夫

### 県庁文書

### 調べ方のツボ

#### ○秋田県布達集（「本県触示留」<sup>しよくじどめ</sup>「本県布達留」<sup>ふたつどめ</sup>「本県告示留」<sup>こくじどめ</sup>ほかを総称）

明治10年代までの人力車営業に関し、県がどのような規則を出したか制度を調べる時に威力を発揮します。人力車税や営業取締規則などの資料から、当時の営業システムが詳しくわかります。明治20年代からは「秋田県公報」に人力車営業に関する布達<sup>ふたつどめ</sup>が登載されるようになります。

#### ○「<sup>えきていがかり</sup>駅通係」の事務簿

駅通掛は、県庁の機構改正で庶務課駅通掛（明治6年8月）、第一課駅通掛（明治8年12月）、庶務課駅通掛（明治11年12月）、勸業課駅通掛（明治14年9月）と続き、勸業課第三部（明治18年9月）、勸業課駅通部（明治19年4月）、そして第一部勸業課（明治19年9月）につながります。道路や水陸運輸、舟や車の便、郵便など交通に関する仕事も職務分掌に含んでいました。人力車のみでなく、箱雪車<sup>はこぞり</sup>や乗合馬車<sup>のりあいばしや</sup>、舟運<sup>しゅううん</sup>など明治10年代までの交通を調べる時に、駅通掛の事務簿は必見の資料です。

人力車に関しては、布達制定の背景が説明された文書もあり、例えば営業取締規則は乗車強要、不当賃銭<sup>さかて</sup>や酒手要求<sup>しゅてうぎょう</sup>などへの対策だったこともわかります。また、内国通運会社秋田分社<sup>ないこくつううんがいは</sup>や人力車営業者からの個別の申請も見られ、具体的な事例も知ることができます。

### エピソード

### 冬季は箱雪車運行

箱雪車<sup>はこぞり</sup>はソリの着いた箱に客を乗せ、人が押して走る雪国の乗り物です。秋田県内の豪雪地域では、冬季の積雪で人力車が走れなくなったため、営業者は代わりに箱雪車を運行していました。雪国以外では見られない特色です。

明治14年（1881）の布達では、人力車と箱雪車の乗車賃が一緒に改正されています。乗車賃は、ともに1里（約3.93km）あたり10銭でした。



明治14年「本県布達留」  
(930103-11053)



# 乗合馬車走る！

欧米の陸上交通では、長距離馬車の時代が続いた後に鉄道の時代が来ました。明治の日本には、馬車と鉄道が同時期に入りました。長距離馬車の時代は極めて短く、鉄道網が整備される前の明治10年代が黄金期でした。長距離馬車路線は、まず郵便輸送を母胎に、人や貨物を使乗させる形で発展しました。圧巻は、東京仙台間380kmを連絡する郵便輸送路線でした。

東京では「円太郎馬車」と呼ばれる中小営業の馬車えんたろうばしやが、明治10年代まで繁盛していました。しかし、馬の酷使など虐待が社会問題化する一面もありました。円太郎馬車は、明治15年（1882）の東京馬車鉄道会社の開業で大打撃を受けています。

秋田県では、明治15年に乗合馬車会社「走栄軒」が能代・秋田間の運行を開始しました。22年には「三星社」が秋田と能代で開業しました。

明治38年に官設鉄道奥羽線が開通するなど鉄道網の整備で長距離馬車は駆逐されましたが、駅までの連絡や鉄道路線から離れた地域間に短距離馬車の需要もあり、県内でも明治末まで台数が増え続けました。大正期に鉄道支線網が整備されたほかバス路線も広がると、乗合馬車は駆逐されました。しかし、定額運賃で一定路線を定期往復する乗合馬車はバスとの共通点が多く、路線をバスに引き継ぐ例もありました。



乗合馬車会社「走栄軒」の広告

明治15年「勸業課駅通掛事務簿」郵便之部四番（930103-06331）

## 県庁文書

## 調べ方のツボ

※乗合馬車の場合も人力車と同じく、明治10年代までは「秋田県布達集」や「駅通掛」の簿冊が参考になります。ここでは20年代以降の参考資料を紹介しましょう。

### ○「勸業課」や「農工商係」の簿冊

交通に関する職務分掌は、第一部勸業課（明治19年9月）、第一部農商課（明治22年3月）と引き継がれましたが、内務部第二課農工商係（明治23年10月）からは商業に関する分掌の中で取り扱われています。乗合馬車に関しても、会社設立関係の文書として簿冊に綴じられています。

### ○「秋田県統計書」

「秋田県統計書」は、明治16年分から昭和15年分まで刊行された府県統計書です。県内各郡の馬車台数に関しては、明治18年分から「交通」部の「諸車」項で、乗用と荷用を分けて統計を掲載しています。19年分の統計から、1頭立て馬車と2頭立て馬車が区分されています。

県内の乗合馬車や人力車の台数推移を調査する際には、非常に役立つ基本資料と言えます。

## エピソード

## 幻の東京青森間郵便馬車

明治20年（1887）、秋田県河辺郡の和田郵便局長佐々木慶助が、東京青森間の長距離郵便馬車路線の開設を、時の通信大臣榎本武揚に請願しました。

佐々木の請願書には、当時、県内で鉄道敷設運動が高まっていたのに比べ、郵便物の運搬は昔ながら人夫の力に頼り不便な状況であると記されています。山形県の長距離郵便馬車の先例になったようです。

請願は却下されましたが、実現すれば、東京仙台間をはるかに越えた国内で最長距離の郵便馬車路線になっていました。

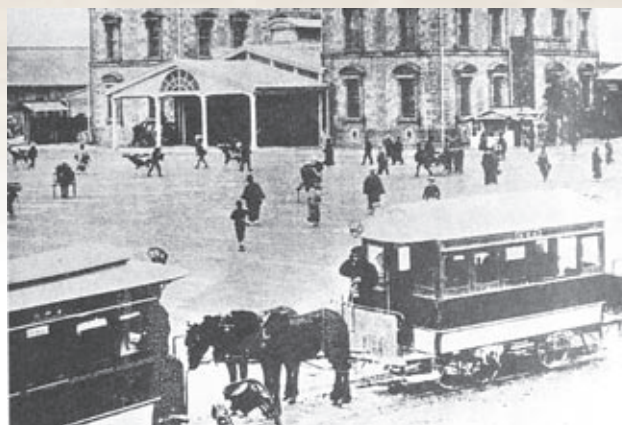


明治19～20年「第一部庶務課事務簿」郵便之部全（930103-06378）

## 鉄道馬車から路面電車へ

鉄道馬車は、18世紀後半にイギリスで石炭運搬用に登場しました。乗客と貨物輸送の軌道交通に発達しますが、産業革命を経て蒸気鉄道に座をゆずりました。明治の日本には、鉄道馬車と蒸気鉄道が同時期に入りました。明治15年（1882）開業の東京馬車鉄道が良好な営業成績をあげ、20～22年の企業勃興期には「馬車鉄道熱」と呼ばれる設立ブームになりました。秋田馬車鉄道株式会社も、この時期の設立でした。

鉄道馬車は速度も輸送力も、蒸気鉄道にはるかに劣りましたが、建設の資本金が少額で済みました。しかし、馬の飼料代など維持管理に膨大な費用がかさみ、秋田馬車鉄道株式会社も開業後の経営は不振でした。明治36年に東京馬車鉄道が東京電車鉄道になるなど、動力電化の背景には経費節約がありました。鉄道馬車は路面電車に発展するケースが多く、秋田馬車鉄道株式会社も大正5年（1916）に「秋田軌道株式会社」に改称後、9年に電化し「秋田電気軌道株式会社」になりました。



新橋駅前の鉄道馬車

田宮利夫『秋田鉄道史ノート』（無明舎社出版）

### 県庁文書

### 調べ方のツボ

#### ○「かんぎょうか勸業課」や「農工商係」「農商係」「商工水産係」の簿冊

秋田馬車鉄道株式会社は明治21年に設立願を提出したので、最初に第一部勸業課（明治19年9月）の簿冊に登場します。その後は内務部第二課農工商係（明治23年10月）、内務部第五課農工商係（明治29年3月）などで商業分野として扱われ、簿冊に営業報告や定款変更などを見ることもあります。秋田電気軌道株式会社も、内務部商工水産課（大正15年6月）の簿冊に営業報告が綴じられています。

#### ○土木行政の簿冊

鉄道馬車も路面電車も、道路にレールを敷設する工事を伴うため、県の土木行政と関わっています。第二部土木課（明治19年9月）以降の土木担当部課の簿冊には、工事関係書類の他、会社調書や営業報告書なども見られます。

#### ○「秋田県統計書」

明治27年分から「交通」部に「馬車鉄道」項が設けられ、車両数・馬匹数・年間乗客数を調べることができます。

### エピソード

### 鉄道馬車の電化と簿外負債

大正9年（1920）、田中電機会社（大阪）社長の田中庄一郎が、秋田電気軌道株式会社の社長に就任し、動力を馬から電気に切り替えました。しかし、自社電気機器の納品が目的だったほか、放漫経営もあり、田中社長時代に帳簿外負債16万円を出し債権者の訴訟も続出しました。田中は、昭和2年（1927）に引責辞任し、翌年に佐賀馬車鉄道の電化に手を出しますが、背任事件を起こし下獄しました。秋田の路面電車は、その後も経営困難でしたが、5年くりはらげんぜうに栗原源蔵の経営となり、16年に紀元2600年と市制50年の記念事業として秋田市営になりました。



大正10年「内務部土木課事務簿」  
地理雑款之部三番（930103-05139）



## 鉄道の時代

明治初期、政府の鉄道政策は官設官営主義でした。しかし、西南戦争後の財政難から、明治14年（1881）に設立された日本鉄道会社が資本提供し、上野・青森間の幹線鉄道（現・JR東北本線）を建設しました。20年前後には、「鉄道熱」と呼ばれる私鉄設立ブームが起こります。その後、政府は私鉄保護から転換し、25年に「鉄道敷設法」を公布して国内主要幹線の官設官営を決定し、奥羽線も第一期建設予定線に入りました。27年の日清戦争後の第二次「鉄道熱」は幹線以外の地方鉄道が対象でしたが、不況の到来で多くは実現しませんでした。秋田県内にも幻となった私鉄計画がいくつもありました。



田沢湖線の開通 昭和41年「県政映画」

明治39年に「鉄道国有法」が公布され、民間の幹線鉄道は全て買収国営化されました。また、国内の路線建設は地方の支線網構成の段階へ進みました。官設鉄道の敷設は国会決議で認可されたため、政党勢力と地域利益が関わる傾向を生みました。秋田県内では盛曲線（現・JR田沢湖線）や横黒線（現・JR北上線）などがその例でした。鉄道路線は戦前に中断後、戦後に開通した例もあります。昭和41年（1966）に開通した田沢湖線では、平成9年（1997）から秋田新幹線が走っています。

### 県庁文書

### 調べ方のツボ

#### 【国鉄の場合】 ○土木行政の簿冊

鉄道敷設工事に関する請負業者からの申請や、国の鉄道管理局等からの照会など、県内の道路使用に関する文書が綴じられています。奥羽線や羽越線などの建設計画や運営は、鉄道庁や鉄道省など国の公文書に記録されました。

#### ○秋田県議会会議録と国会議事速記録

鉄道速成意見書は、県会議員の討論とともに秋田県議会会議録に多数収録されています。また、秋田県に送付された国会議事速記録からは、建設決定までの詳細な経緯が分かります。

#### ○「祝辞綴」 県知事の祝辞を綴じた簿冊に、鉄道開通式の際のものが含まれています。

#### ○「秋田県統計書」 県内各駅の年間乗降客数や貨物出入数量を調べることができます。

#### 【私鉄の場合】 ○土木行政の簿冊

私鉄会社の敷設免許等に関する文書が綴じられています。起業目論見書や会社定款、費用概算書、また機関車や線路の図面を含むこともあり、国鉄の場合よりも全体像が調べられます。

#### ○「商工水産課」の簿冊

大正15年（1926）以後、五城目軌道株式会社や矢島軌道株式会社などの定期営業報告が、内務部商工水産課（大正15年6月）以後の簿冊に綴じられています。横荘鉄道株式会社と雄勝鉄道株式会社の定期営業報告は、鉄道博物館所蔵のマイクロフィルムで調べられます。

### エピソード

### 我田引鉄と地方路線

奥羽線の開通後、東北線と連絡する横断鉄道として、横黒線（現・JR北上線）と盛曲線（現・JR田沢湖線）が速成をめぐり競争関係にありました。盛曲線沿線は立憲政友会、横黒線沿線は非政友派政党の地盤でした。横黒線は非政友派与党の大正5年（1916）、盛曲線は政友会与党の8年に生保内線（大曲・生保内間）が国会で建設を決議されています。写真は、盛曲線建設が不利だった5年に大曲・生保内間で計画された私鉄大生鉄道の敷設認可願です。代議士の政治地盤と鉄道路線が結びついた「我田引鉄」の時代でした。



大正5～7年「内務部土木課事務簿」  
鉄道之部全（930103-06103）

## 自動車登場！

自動車は、明治30年代に日本に持ち込まれました。当初は蒸気自動車や電気自動車もありましたが、ガソリン自動車が主流になりました。明治40年代から大正にかけて、皇族や華族、財界人などの自家用車が、馬車から自動車に替わりました。

乗合自動車（バス）の営業は、明治36年（1903）に京都西陣の二井商会が始まります。大正元年（1912）には、東京有楽町にタクシー自動車株式会社が開業しました。大正期には、秋田県内でも、フォードやシボレーなど輸入車による中小の乗合自動車路線が各地に開業し、乗合馬車や人力車は消えていきます。

戦後の高度成長期になると、自家用車が大衆に広く普及しました。陸上交通の主役は鉄道から道路に返り、全国に高速道路網が整備されてきました。秋田自動車道は平成3年（1991）に開通しました。21世紀の現在は、ハイブリッド車や電気自動車など、地球環境を考えた車の時代を迎えています。



秋田市初のタクシー  
（『思い出のアルバム秋田市』明治大正 無明舎出版）

### 県庁文書

### 調べ方のツボ

#### ○「勸業課」「商工水産課」の簿冊

内務部勸業課の大正8～15年「自動車車輛調査」、内務部商工水産課の昭和3～4年「自動車関係綴」などに、県内自動車所有調査が綴られています。第一次世界大戦後、総力戦に備えた軍需工業動員事務に関係した調査でした。乗合自動車会社の所有自動車数、営業路線などを調べることができます。

また、昭和に入り自動車の乗客数が増加すると、私鉄会社が乗合自動車路線を運行することもありました。内務部商工水産課の「軌道関係書類」には、私鉄の営業報告書が綴じられており、自動車運行の営業成績なども調べることができます。

#### ○「秋田県統計書」

大正元年（1912）の統計から、勸業之部「交通」の「諸車」項に、秋田市と県内9郡の自動車台数が記載されています。大正元年に県内3台だった自動車台数は、昭和10年（1935）には821台に増加しています。

### エピソード

### 秋田中央交通バスのルーツ

五城目軌道株式会社は、国鉄奥羽線五城目駅と一日市村を結ぶ路線を運行していました。しかし、大正から昭和にかけ、乗合自動車に乗客を奪われ経営難に陥りました。状況打開策として昭和3年（1928）9月から、五城目・一日市間に乗合自動車を運行させました。車種は米国製のA型フォードで、5人乗りでした。乗合自動車の運行は成功し、会社の営業成績を向上させました。

昭和18年、五城目軌道株式会社は、秋田市と南秋田郡のバス事業統合で「秋田中央交通株式会社」に改称しました。

鉄道は44年7月に廃線されましたが、バスは現在も秋田市を中心とした県央の交通で重要な役割を果たしています。



五城目軌道の営業報告書  
大正15～昭和4年「軌道関係書類」  
(930103-07932)



## 自転車とオートバイ

自転車は、幕末に日本へ渡来しました。明治3年（1870）に東京府では、自転車営業・販売・取締など全般に関する取締規則を制定しています。10年代には貸し自転車が大繁盛し、自転車ブームが起きました。一方、5年から自転車への課税が始まり、6年には国税として新設され、29年からは地方税として扱われました。明治から大正初期にかけ自転車税は富裕な愛用者層には苦になりませんでした。大正後期から国産自転車が量産されて大衆の必需品になると、撤廃運動が起こりました。秋田県内でも自転車が個人や商店などに普及していたため、自転車税撤廃の声が上がりました。自転車税が撤廃されたのは、昭和33年（1958）でした。



大曲町の花火宣伝オートバイ部隊  
（『思い出のアルバム大曲角館六郷』 無明舎出版）

オートバイは、明治27年にドイツで初めて量産化されました。明治29年には、早くも日本で輸入車の試運転が行われています。大正中期から昭和初期にかけ全国にオートバイが普及し、秋田県内では大正5年（1915）に2台入り、昭和8年には90台に増加しましたが、同年の自転車36,533台には遠く及びませんでした。昭和10年代に入ると、オートバイは民需から軍需に移っていきます。

### 県庁文書

### 調べ方のツボ

#### ○「庶務課」の簿冊

自転車の場合、乗客運輸に使われた自動車と異なり、勸業課や商工水産課などの簿冊に出てくることはありません。また、電車のように運転に軌道敷設など土木工事（かんさつ）も必要としなかったため、土木行政の簿冊にも出てきません。自転車税を徴収（かんさつ）するため発行した鑑札の製作などで、庶務課の簿冊に関係文書が綴じられています。

オートバイの場合、発動機付き自転車として、内務部勸業課の大正8～15年「自動車車輛調査」に県内台数が調べられています。

#### ○「秋田県統計書」

自転車については、明治39年分から勸業之部「交通」の「諸車」項に、郡市ごとに台数が記載されています。

オートバイについては、大正5年分から勸業之部「交通」の「諸車及馬ばそり籠」項に、自転車のうちの「自動」として、郡市ごとに台数が記載されています。

### エピソード

### 自転車税と鑑札

自転車税徴収のため、車体を登録し鑑札（かんさつ）の取り付けが義務化されていました。現在の盗難防止用の自転車登録とは目的が異なります。

しかし、鑑札を取り外して個人間で相互貸借して使用し脱税する者が非常に多い状況でした。鑑札の代金自体が高かったことも原因の一つでした。秋田県でも、大正から昭和（れんか）にかけ、鑑札製作を秋田工業学校に委託して代金を廉価にしています。また、県外の会社に車体から取り外しにくい鑑札を発注したりもしています。自転車税を含む車税の県税雑種税に占める割合が昭和4年（1929）で38.5%と意外に高かったこともあります。



昭和2年「内務部庶務課事務簿」  
行政之部（930103-09462）



## 河川交通の盛衰と港湾整備

秋田県域における河川交通は、米代川<sup>よねしろがわ</sup>、雄物川<sup>おもののがわ</sup>、子吉川<sup>こよしがわ</sup>の3大水系を中心に、前近代から盛んに行われていましたが、鉄道や道路の発達により、徐々にその規模を縮小していきます。また渡船は、明治から昭和戦前期にかけて、県内でも多く利用されていましたが、橋梁の整備により、やはりその姿を消しました。

近世には北前船が往来した湊も、明治以降は港湾施設の近代化が推進され、特に能代港、船川港、秋田（土崎）港、本荘港において、設備の整備が図られてきました。

明治9年（1876）には船川・土崎と東京、函館、新潟を結ぶ定期航路が開設され、大正期には船川港と小樽、樺太を結ぶ定期航路もありました。

昭和13年の雄物川放水路通水や各港における岸壁、荷揚機器の設置などにより、大型船の入港も可能になるなど、その機能を高める努力が続けられてきました。その間には土崎空襲や、日本海中部地震等における痛ましい被害、木材コンビナートの挫折や大王製紙の工場進出断念など、苦渋の歴史もありました。

現在、秋田港には長距離フェリーや国際コンテナ航路が開設されるなど、県内港湾は日本海における海上交通の一翼を担う重要な存在となっています。



本荘（古雪）港写真  
「本荘市制施行関係書類」（930106-30237）

### 県庁文書

### 調べ方のツボ

#### ○「渡船場」について

渡し船は「渡船」と表記されることが多く、明治初期には「第一課駅通掛事務簿」の「道路橋梁渡船之部」に記録が多くあります。

その後明治20年からは、河川治水の関係から土木課へ管轄が移り、明治33年からは土木事業などを担当する第二課の調査掛へ移管されます。大正期にかけても土木関係の部課係が担当になっていましたが、昭和に入ってから、交通を所管する警察部に移管されました。

同じ事柄を調べていても、年代によって所管する部署が変化しており、注意が必要です。



扇田山館渡船場絵図「第一課駅通係事務簿」  
道路橋梁渡船之部式番（930103-06288）

### エピソード

### 船川築港について

近世以来の港湾である能代港、秋田（土崎）港、本荘港は、いずれも大河川の河口にあります。そのため内陸との河川交通に直結しやすい反面、土砂が堆積しやすい、港域が川幅に制限されるなどの条件がありました。そこで明治23年、明治村出身の県議会議員大日向作太郎<sup>おおひなたさくたろう</sup>が先頭に立ち、「船川築港期生同盟会」を結成し、船川港建設の一大プロジェクトを立ち上げます。

土崎港改修問題と時期が重なり、また日露戦争による計画の中断、船川港と内陸を結ぶ交通手段などの問題から、計画は思うようには進みませんでしたが、大正3年（1914）に船川港修築にたいする国庫補助が決定、大正5年に現在の船川港は船川線（現・JR男鹿線）が全線開通するなど、徐々に築港への環境が整えられました。



現在の船川港（平成20年撮影）

# 航空交通

## 空港の整備 ～プロペラ機からジェット機、国際線へ～

秋田県域における航空史は、飛行士による単独飛来と、能代市<sup>しのめ</sup>東雲に設置されていた陸軍飛行場に始まりましたが、「交通」ということになると、その開始は昭和36年（1961）、旧秋田空港が秋田市新屋割山<sup>あらやわりやま</sup>に開港されたところまで待たなければなりません。同空港は秋田駅西方約7kmに位置し、滑走路は1500mでした。東京・大阪・札幌の定期便にはYS-11機が運行し、当時の地方空港の中では最も利用率が高かったということです。

しかし、ジェット化への対応などから昭和47年度から新空港建設が計画されました。昭和56年には現在の秋田空港が開港し、旧秋田空港はその使命を終えました。

現在の秋田空港は第二種空港（現：特定地方管理空港）として、大型ジェット機の発着が可能な滑走路2500mの規模をもって河辺郡雄和町椿川<sup>ゆうわまちつばきかわ</sup>（現：秋田市雄和椿川）に設置されました。平成13年からは国際定期航路が秋田空港と韓国：仁川空港間で運航されています。

また平成10年には大館能代空港（あきた北空港）が北秋田郡鷹巣町脇神<sup>たかのすまちきがみ</sup>（現：北秋田市）に開港しました。現在東京（羽田）便、大阪（伊丹）便が開設され、秋田県北部の空の玄関として多くの人々に利用されております。



現在の秋田空港（平成20年撮影）

### 県庁文書

### 調べ方のツボ

#### ○行政資料について

公文書館に所蔵されている資料には、「公文書」のほかに「行政資料」があります。当館で行政資料としているものには、刊行物（自治体史、各種報告書など）や映像資料などがあります。

例えば各機関で出している事業に関する年報・概要などは、当館の他にも、県立図書館や県政情報室で閲覧することができます。現在ではホームページでも見ることができるものも増えてきましたので、県の仕事に関する最新情報にアクセスしてみてもいかがでしょうか。



秋田空港・大館能代空港事業概要

### エピソード

### 旧秋田空港について

旧秋田空港は雄物川河口に近く、南北に走る海岸線にほぼ並行に設置されたため、日本海からの横風、降雪、滑走路の凍結等の影響を受けやすく、冬季には欠航することもありました。さらに滑走路の延長上にテレビ塔の林立する大森山（標高124m）があるなど、立地条件として恵まれていなかった部分もありました。当時の特急つばさが秋田～上野間を約8時間かかったのに比べ、秋田～羽田間を約90分

（YS-11）で結ぶ東京便は特に利用率が高かったため、航空機の大型化に対応して滑走路は開港当初の1320mから、昭和42年度からの工事で1500mに延長されました。

旧秋田空港が秋田県の高速交通化に果たした役割は大きく、また多くの県民の記憶にも残っているところです。こうした「記憶」を「記録」として残していくことも公文書館の大事な使命です。



旧秋田空港航空写真（昭和56年撮影）



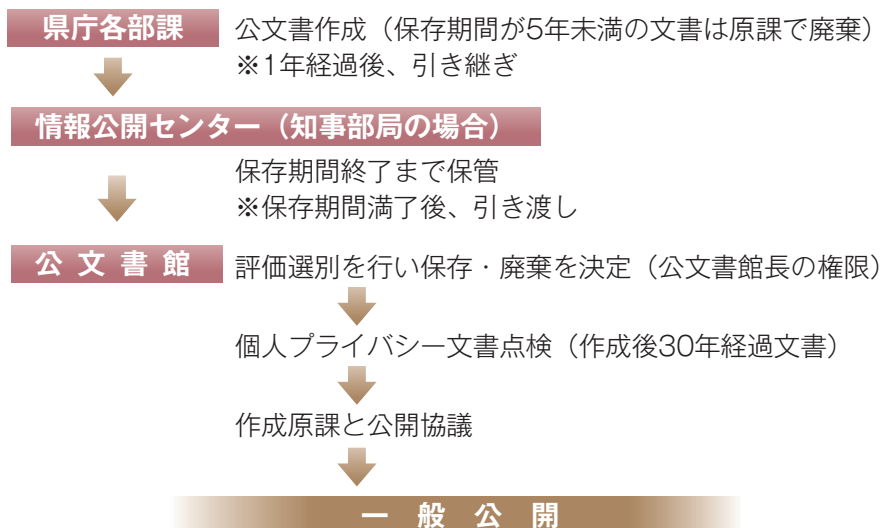
# 公文書が歴史資料になるまで

地方公共団体の活動は「文書に始まり、文書に終わる」と言われるように、重要な業務のほとんどが文書を通して遂行されます。

秋田県職員が仕事の上で作成した公文書は、県政各分野における行政の意思決定過程を記録しています。県が過去に行った仕事に関する説明責任の拠り所、かつ県民の権利を確認する上での拠り所にもなります。そして、地域の歴史を調べる上での資料として非常に貴重な記録です。その意味で、公文書は県民すべての共有財産であり、大事な記録財産と言えます。

秋田県では、公文書が下の図のようなライフサイクルで、作成から公開までの流れをたどります。秋田県公文書館は、県が作成した公文書を、住民の記録財産として一般に公開する場であり、民主主義社会における重要な役割を担っています。

## 秋田県の公文書ライフサイクル



昭和52年作成公文書



閲覧室で誰でも公文書を閲覧できます

### 参考文献

齊藤利彦『轍の文化史—人力車から自動車への道—』（ダイヤモンド社、1992年）

齊藤利彦『くるまたちの社会史—人力車から自動車まで—』（中公新書、1997年）

原田勝正『日本の鉄道』（吉川公文館、1991年）

小川千代子・高橋実・大西愛編著『アーカイブ事典』（大阪大学出版会、2003年）

## 展示出品リスト

分類	番号	和暦	年	西暦	資 料 名	資料番号
人力車登場！	1	明治	6	1873	「法令全書」	930103-12939（前期展示）
	2	明治	8	1875	「法令全書」	930103-12941（後期展示）
	3	明治	11	1878	「本県触示留」一号	930103-11032（前期展示）
	4	明治	12	1879	「庶務課駅通掛事務簿」雑之部 全	930103-06348（後期展示）
	5	明治	12	1879	「庶務課駅通掛事務簿」雑之部 式番	930103-06350（前期展示）
	6	明治	14	1881	「庶務課駅通掛事務簿」雑之部 全	930103-06352（後期展示）
	7	明治	14	1881	「本県布達留」	930103-11053
	8	明治	7	1874	「第一課駅通掛事務簿」道路橋梁渡船之部 壹番	930103-06275
	9	明治	18	1885	「本県布達留」	930103-11073（前期展示）
	10	明治	17	1884	「本県布達留」甲号 壹番	930103-11069（後期展示）
乗合馬車 走る！	11	明治	21	1888	「秋田県令」	930103-10996
	12	明治	10	1877	「第一課駅通掛事務簿」通運会社之部 全	930103-06299（前期展示）
	13	明治	20	1887	「第一部庶務課事務簿」郵便之部 全	930103-06378（後期展示）
	14	明治	15	1882	「勸業課駅通掛事務簿」郵便之部 四番	930103-06331
	15	明治	22	1889	「第一部勸業事務簿」会社之部 全	930103-07958（前期展示）
	16	明治	26	1893	「第二課農工商掛事務簿」商工之部 壹番	930103-07966（後期展示）
鉄道馬車から 路面電車へ	17	明治	21	1888	「第二部土木課事務簿」道路之部 追加	930103-05808（前期展示）
	18	明治	21	1888	「第一部勸業課事務簿」雑款之部 全	930103-06387（後期展示）
	19	明治	22	1889	「第二部土木課事務簿」雑款之部 四番	930103-05563
	20	大正	8	1919	「秋田軌道前田軌道関係書類」	930103-06107
	21	大正	9	1920	「内務部土木課事務簿」地理雑款之部 三番	930103-05139
	22	昭和	2	1927	「軌道関係書類」	930103-07931
	23	昭和	5	1930	「軌道関係書類」	930103-07933（後期展示）
	24	大正	9	1920	「大館軌道関係書類」	930103-06112
鉄道の時代	25	明治	36	1903	「第二課事務簿」鉄道之部 雑款之部	930103-07912（前期展示）
	26	明治	44	1911	「内務部土木課事務簿」鉄道之部 全	930103-05917（後期展示）
	27	明治	36	1903	「十文字停車場入口変更ニ関スル書類綴」	930103-05842（前期展示）
	28	大正	7	1918	「内務部土木課事務簿」鉄道之部 全	930103-06103（後期展示）
	29	大正	6	1917	「羽越沿岸鉄道敷設ニ関スル請願意見書類」	930103-06111（前期展示）
	30	大正	6	1917	「横荘鉄道ニ関スル書類」	930103-06102（後期展示）
	31	昭和	4	1929	「軌道関係書類」	930103-07932（後期展示）
	32	大正	5	1916	「第三十七回帝国議会議事速記録」	国会-117（前期展示）
自動車登場！	33	昭和	1	1926	「秋田県第四十四回統計書」	930103-12537
	34	大正	15	1926	「自動車車輛調査」	930103-08057
	35	昭和	2	1927	「学務課事務簿」学務学会之部 第十号	930103-03495（前期展示）
	36	昭和	7	1932	「内務部土木課事務簿」治水之部	930103-05391（後期展示）
	37	昭和	7	1932	「本省関係通牒綴」	930103-08866
	38	昭和	3	1928	「御大札関係書類」其ノ二	930103-12162
	39	昭和	3	1928	「意見書請願書類」	930103-09877
自転車と オートバイ	40	大正	2	1913	「内務部庶務課事務簿」行政 一番	930103-09441
	41	大正	2	1913	「秋田県報」	県報-52
	42	昭和	2	1927	「内務部庶務課事務簿」行政之部 壹番	930103-09462
	43	大正	4	1915	「内務部庶務課事務簿」行政之部 二番	930103-09444
	44	昭和	4	1929	「秋田県第四十七回統計書」	930106-12540
	45	昭和	2	1927	1926年式ネラカーModel“A”&“B”双輪自動車明細	伊沢1051-2-1
	46	昭和	2	1927	「手紙」（ネラカーの宣伝）	伊沢1051-2-2
水上交通	47	明治	8	1875	「第一課駅通係事務簿」道路橋梁渡船之部 式番	930103-06288
	48	平成	21	2009	新日本海フェリーパンフレット	（新日本海フェリー提供）
	49	昭和	62	1987	秋田港ポートルネッサンス2 1概要版「事業実施計画報告書」	B01-50-2
航空交通	50	平成	16	2004	OUTLINE OF AKITA AIRPORT	05-258
	51	平成	19	2007	大館能代空港業務概要	07-1142
公文書が 歴史資料 になるまで	52	昭和	52	1977	「秋田県都市計画地方審議会議事録」	930802-30165
	53	昭和	52	1977	「八郎潟干拓公有水面埋立変更」	930807-30111
	54	昭和	52	1977	「安養寺ダム関係綴」	930808-30025

平成21年度 秋田県公文書館企画展  
「公文書館資料で見る近現代秋田の交通」パンフレット  
平成21年7月31日 発行  
編 集 秋田県公文書館  
発 行 秋田県

Akita Prefectural Archives  
秋 田 県 公 文 書 館

〒010-0952 秋田市山王新町14-31  
TEL 018 (866) 8301  
FAX 018 (866) 8303  
URL <http://www.pref.akita.lg.jp/kobunsho/>